Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco. revue

N° 230

La revue des amateurs de chemins de fer

N° 230
- JUIN -

3,00 F.

JUIN 1963

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

Loco-Revue

N° 230

VOLUME XXII

JUIN 1963

Editions : LOCO-REVUE

Le Sablen

AURAY

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE

FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR

Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS

R. C. Lorient 21510

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 NF en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

SOMMAIRE

Regards sur les C.F. de Provence	Page 246
Construisons un P.N. automatique (suite)	249
L'électricité au service du modélisme (suite)	252
Le point sur les fabrications actuelles en C.F. miniatures : le matériel roulant (suite)	256
Train Miniature de poche	258
L'appareillement des entr'axes	259
Les petits moteurs électriques (suite)	260
Documentaire : composition d'une rame ancienne	264
Librairie	268

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Un septuagénaire moderne de l'Oberland Bernois : le C.F. de la Wengernalp.
Réseau mixte intérieur-extérieur en écartement " O ".
Amusons-nous avec les " Prox switch/relay ".
L'électricité au service du modélisme (suite).
Vu à la Foire de Paris...
Le point sur les fabrications actuelles en chemins de fer miniature : la voie et les appareils de voie.
Documentaire : locomotives 67 000 et 68 000.
En direct avec nos lecteurs.
Etc... etc...

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

La première unité d'une série de 42 locomotives Diesel d'un type nouveau, les " 68 000 ", vient d'être livrée à la SNCF. Cette machine comme les futurs Diesel électriques BB 67 000, fera l'objet de notre prochaine documentation.

Cliché SNCF.

Eine A1A-A1A 68 000, die erste Einheit einer Reihe neuer Diesellokomotiven für die SNCF.

The first unit of a new type of a serial of 42 Diesel locomotives numbered 68 000, which have just been delivered to the SNCF.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (289 points de Vente dont 71 à PARIS).

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,00 F.	3,50 F. ou 2,80 DM. ou 4 SH. 9 ou Dollar 0,70
Abonnement Annuel Annual Subscription	30 F. (1)	35,00 F. (2) ou 28 DM. ou 47 SH. 6 ou Dollar 7,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 31.50

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 36.50

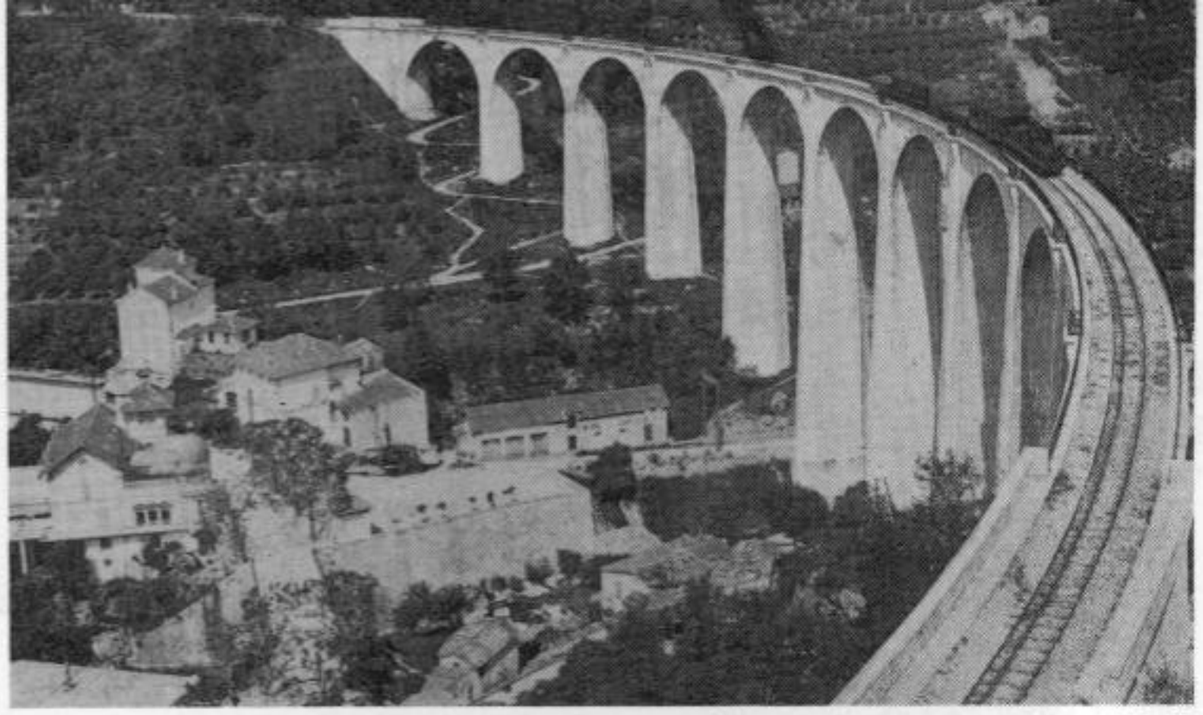
Regards sur les Chemins de Fer de PROVENCE...

par Mr Desnos

*

Views about the Provence Railway.

Blick auf die Eisenbahnen der Provence.



Le viaduc des Gorges du Loup sur l'ancienne ligne Sud-France : NICE - MEYRARGUES, à présent détruit.
The Gorges du Loup viaduc on the Nice - Meyrargues line of the Sud-France.
Das Wolfsschlucht-Viadukt auf der Strecke Nizza-Meyrargues.

Cet article qui, je le reconnais, comporte bien des lacunes, demande toute l'indulgence des professionnels qui le liront.

BIOGRAPHIE

Le réseau d'intérêt général à voie de 1 m, appelé autrefois Chemin de Fer du Sud-France, et actuellement Chemin de Fer de Provence, fut créé vers 1892. Vers la guerre de 1914, il connut comme tant d'autres le plein essor. En 1910, il y avait en France environ 92 lignes de réseaux secondaires. La plupart de ces résaux étaient à voie de 1 m ; certains même à voie plus étroite. Les réseaux étaient dits départementaux s'ils dépendaient du département au point de vue administratif. Ils étaient généralement appelés tramways pour les voies de 0,60 m et 0,75 m (Caen à la mer, Ardennes-Toury à Pithiviers). Enfin, les réseaux à voie de 1 m étaient dits, et le sont encore, à intérêt général lorsqu'ils totalisent au moins 500 km. Ils dépendaient directement du ministère des Travaux publics comme la S.N.C.F. A notre connaissance, il en existe encore trois :

1° Les Chemins de Fer économiques du Sud-Ouest.

2° Le réseau breton des Chemins de Fer économiques, reliant les cinq départements de la Bretagne entre eux.

3° Les Chemins de Fer du Sud-France.

Le réseau du Sud-France aurait pu connaître une ampleur très importante. Pendant longtemps le département de la Côte-d'Or était desservi par le Sud de la France. Le département de l'Isère avait aussi des lignes gérées par le Sud de la France, et enfin tout le Sud-Est de la France. Ce dernier groupe, le plus important, se composait de trois lignes principales :

1° Toulon à Saint-Raphaël (ligne départementale déposée actuellement).

2° Nice-Grasse-Draguignan-Meyrargues avec liaison sur Tarascon.

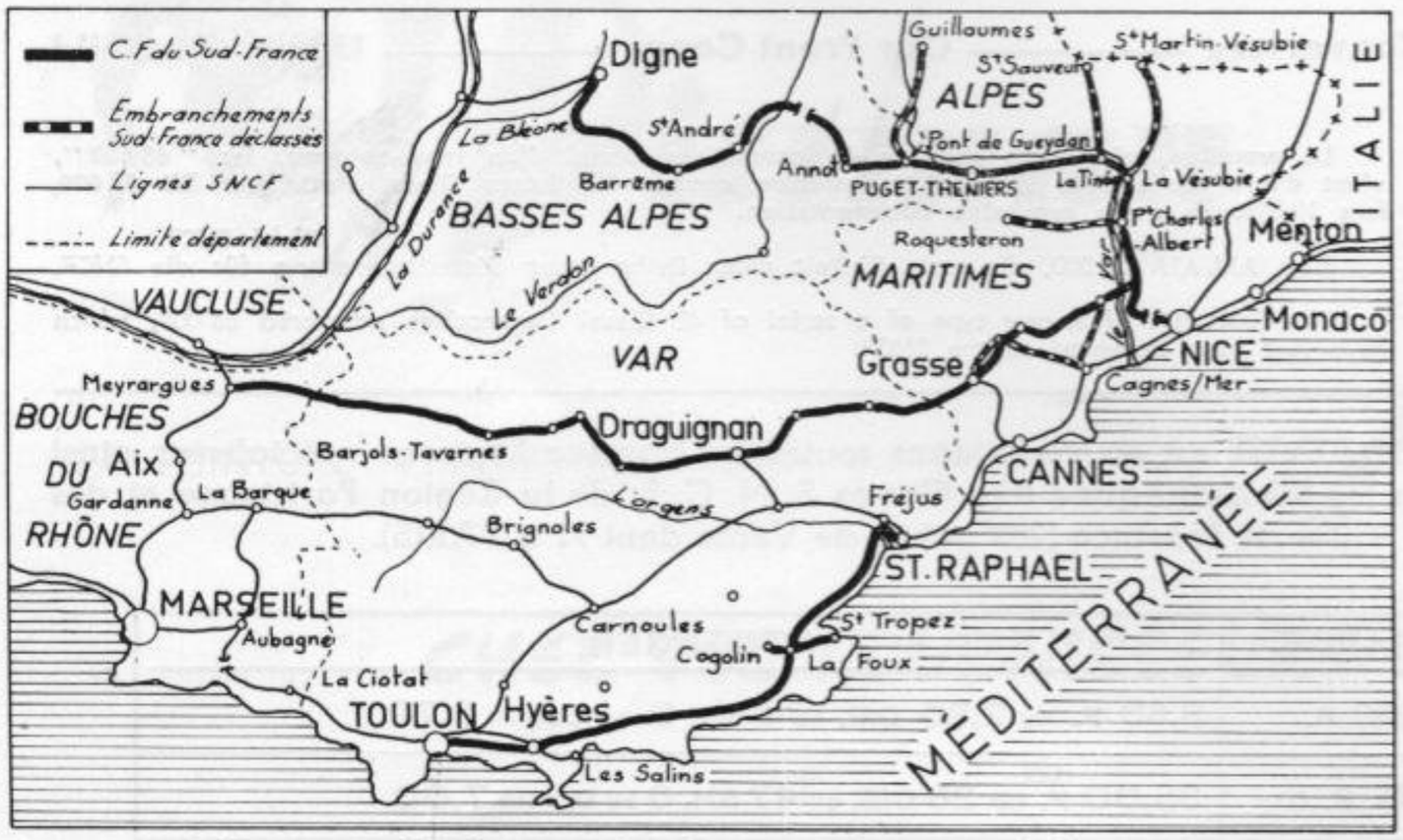
3° Nice-Digne.

De ces trois lignes, seule la ligne départementale Toulon-St-Raphaël eut le sort de toutes les lignes d'intérêt local concurrencée et finalement détrônée par la route. On appelle cela le progrès, hélas ! il est plus facile de démolir que de construire !

La ligne Nice-Meyrargues dut cesser son service à la fin de la dernière guerre. Les pouvoirs n'ayant pas jugé utile la reconstruction de deux ou trois ouvrages tels que l'admirable viaduc des Gorges du Loup. Cette ligne d'un intérêt touristique certain a eu un grand rôle en 1914. En effet, le troisième rail avait permis alors le passage des trains à voie normale jusqu'à Draguignan ; mais pour consoler nos lecteurs, nous dirons qu'il est question d'une ligne à voie normale Avignon - Draguignan - Grasse - Nice, dans un avenir dit-on prochain ?...

La ligne du Sud-France Nice-Digne, qui subsiste intégralement, a joué un grand rôle pendant l'occupation. Alors que le trafic Marseille - Nice était continuellement interrompu, le ravitaillement de Nice se faisait par Digne. Là aussi, il y eut des dégâts, mais nos braves cheminots continuèrent leur travail en dépit de toutes les difficultés.

Cette ligne emprunte la vallée du Var sur presque tout le parcours et passe dans des défilés sauvages et merveilleux (les gorges de la Mescla), où les courbes sont fort nombreuses, faisant contraste avec les alignements interminables dans les environs de Colomars-Pont-Charles-Albert ; elle accède par la plus forte rampe du réseau (30 mm) à son point culminant qui est de 1 018 m d'altitude à Thorame-Haute



A l'époque actuelle, il ne reste plus du réseau Sud-France que la ligne NICE-DIGNE.
Nowadays the Sud-France system counts only one line : NICE-DIGNE.
Die Eisenbahngesellschaft Süd-Frankreich hat heute nur noch eine Linie in Betrieb, die Strecke Nizza-Digne.

à 94 km de Nice.

Les caractéristiques des lignes du Sud-France sont les suivantes :

Ligne Nice-Digne

Longueur : 151 km ; point culminant : Thorame-Haute, 1 018 m Tunnel de la Colle-Saint-Michel : longueur 3,500 km.

Ligne Nice-Colomars-Grasse-Draguignan-Meyrargues

Longueur : 211 km.

Ligne Toulon-Saint-Raphaël

Longueur : 104 km.
Embranchements électrifiés.
Rayon minimum des courbes : ligne vapeur ou diesel : 100 m.
Ligne électrifiée : 80 m.
Rampes : de 25 à 30 mm/m (lignes de montagne sans crémaillère, maximum : 30 mm entre Annot et le tunnel de la Colle).

Durée actuelle du parcours pour Nice-Digne :

2 h en autorail.

2 h 30 en traction diesel avec deux attelages ; correspondances à Veynes (Isère) avec autorail panoramique direct pour Genève (environ 4 h).

Je termine ce court aperçu historique du réseau du Sud-France en mentionnant pour mémoire que jusque vers 1930 il existait un certain nombre d'embranchements tous électrifiés :

Ligne Cagnes-sur-Mer - Grasse-Vence.
Ligne Guillaumes.
Ligne Saint-Martin-de-la-Vésubie.
Ligne de la Tinée.
Ligne de Roquesteron, etc.

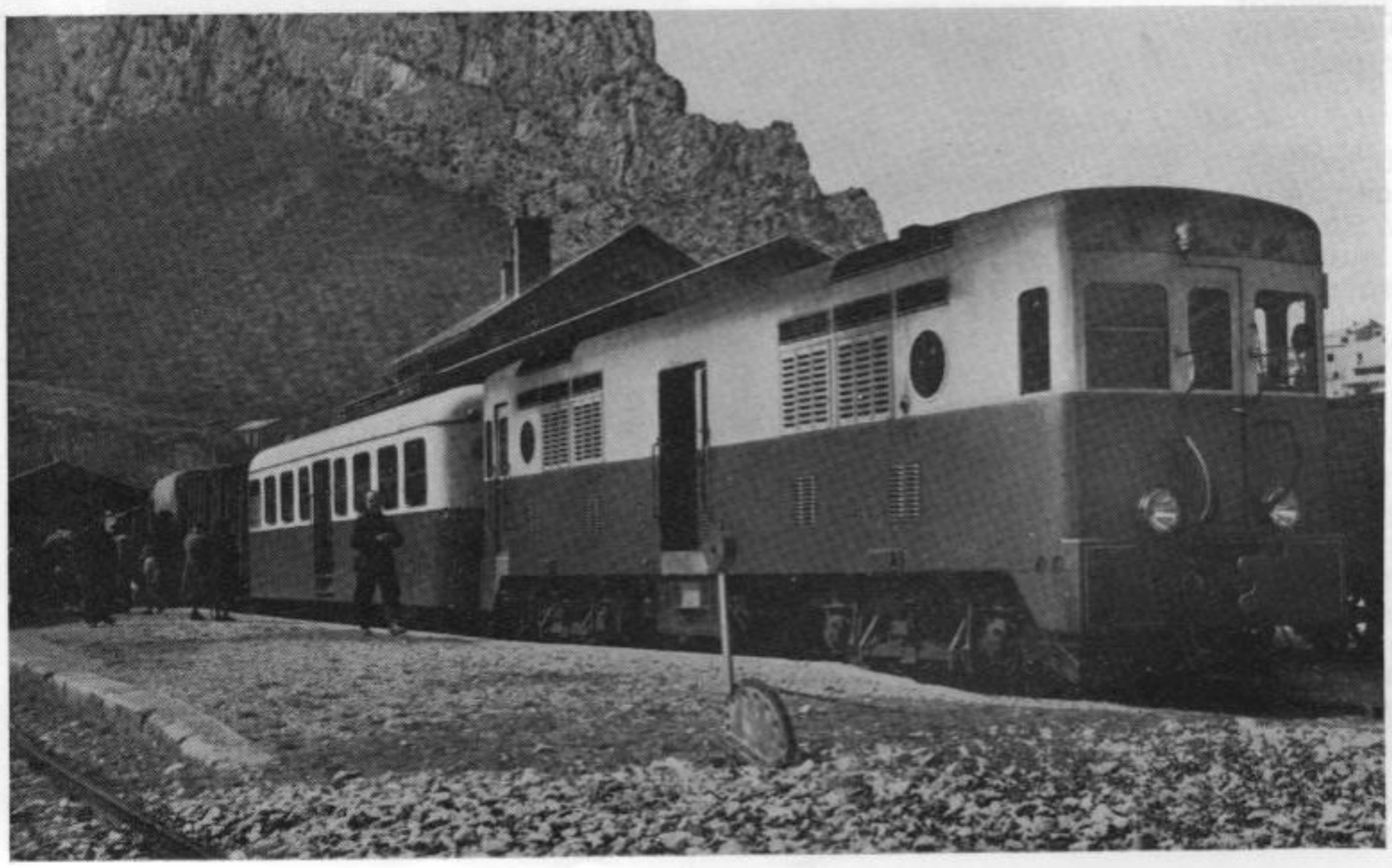
ETUDE DU MATERIEL ROULANT

Machines à vapeur : le type le plus répandu était la 230 Tender des Etablissements Cail.
Poids : à vide 28 t.
en charge 36 t.
Surface de grille : 6 m².
Diamètre des roues motrices : 1,200 m.

Gare SNCF de Digne : au premier plan, voies SNCF, à gauche, autorail SNCF ; à droite : autorail ABH Renault de 300 CV (voie métrique) des Chemins de fer de Provence, ligne de Nice (29 Mars 1953).

Digne SNCF Station : In front SNCF tracks, on the left SNCF Railcar, on the right, ABH Renault railcar belonging to the Provence Railway.

Im Bahnhof DIGNE der SNCF : vorne : SNCF-Gleise, links : SNCF - Triebwagen, rechts : ABH-Renault - Triebwagen für Meterspur der Eisenbahnen der Provence.



Train mixte des Chemins de Fer de Provence (CP) voie de 1 m., Fourgon diesel 600 CV. Brissonneau Lotz et nouvelle voiture à voyageurs (29 mars 1953).

Mixed train of the Provence Railway.

Gemischter Zug der Eisenbahnen der Provence.

Clichés : Michel DUPONT-CAZON

Diamètre des roues du bogie : 0,700 m.

Distribution Stephenson à tiroirs plans.

Puissance au crochet : 320 ch.

Le parc du Sud-France a possédé également des 030 type Meuse, des 030 avec tender à 2 et 3 essieux type Bourbonnais (réseau littoral varois), et enfin quelques machines Mallet 020 + 020 mais qui ont surtout été utilisées sur les fortes rampes du réseau de la Côte-d'Or. (Voir revue « Notre Métier » qui a consacré un très intéressant article à ce sujet). Pour terminer ce chapitre, nous signalerons que pendant la dernière guerre de puissantes machines destinées au Congo-Océan ont été camouflées et ont servi sur le Sud-France.

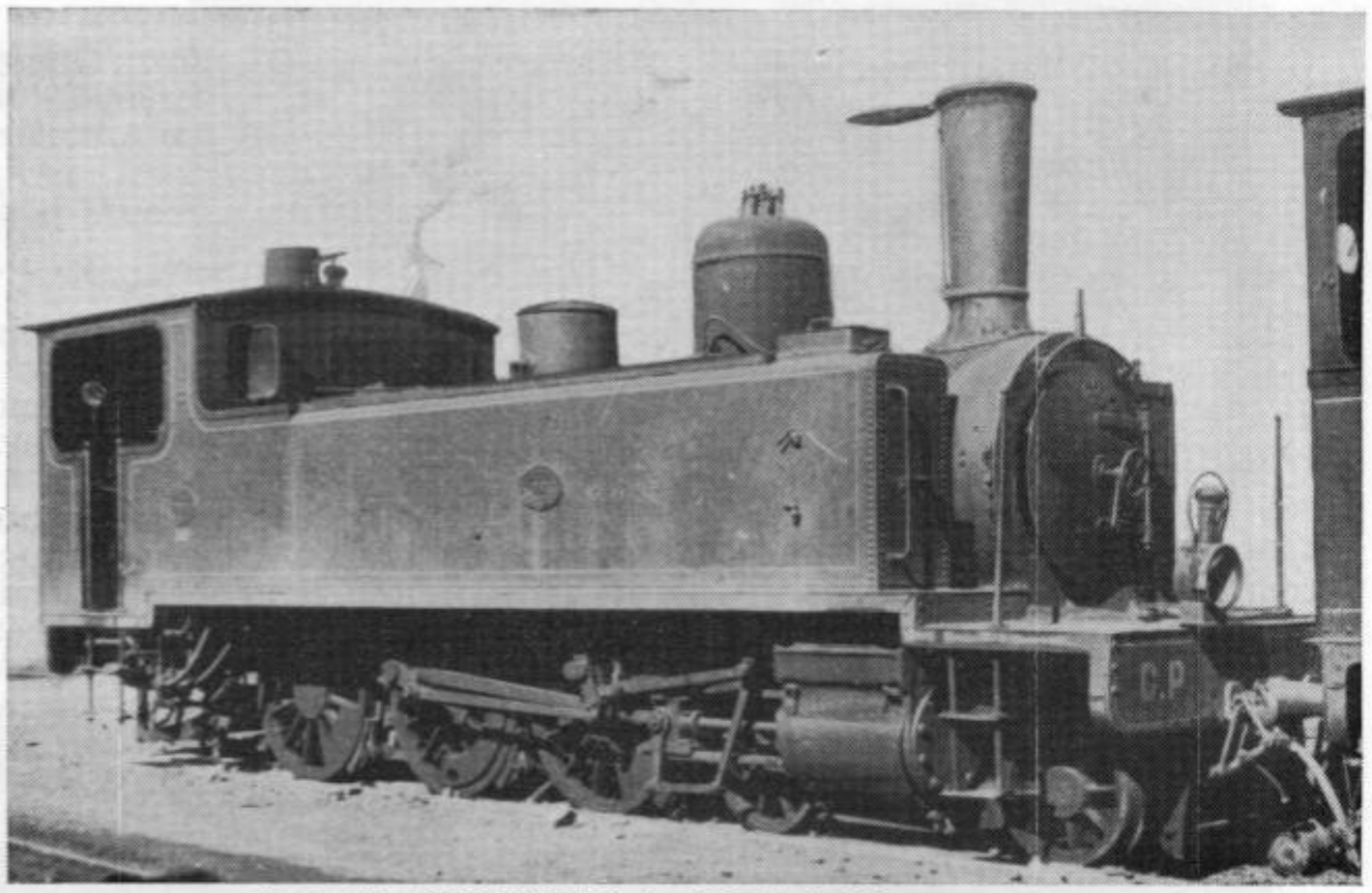
TRACTEURS DIESEL

La compagnie de Provence a, en service à son dépôt de Nice, un puissant tracteur Diesel construit par les Etablissements Brissonneau. Celui-ci provient de la transformation d'une ancienne machine à vapeur du réseau de Montmirail à La Ferté-sous-Jouarre. Il est équipé d'un moteur Willen de 280 ch, pouvant remorquer 100 t. Ce tracteur, d'un poids de 19 t, a trois tampons. Il sert à remorquer les rames de marchandises S.N.C.F. qui sont déchargées en gare du Sud à Nice. Jadis, un wagon plat à trois tampons servait d'intermédiaire à la machine du Sud-Provence et les wagons à voie normale. Quatre autres tracteurs diesel-électriques Brissonneau, dont la force est de 600 ch, ont été mis en service au cours de l'été 1950 ; ils possèdent quatre roues motrices avec bielle comme des machines à vapeur.

AUTORAILS

Après des essais de Michelines, pas très concluants, la compagnie possède plusieurs autorails Renault absolument identiques à leurs frères de la S.N.C.F. : puissance 265 et 300 ch, moteur en V, 12 cylindres fixes, poids 26 t à vide, 32 t en charge, 2 postes de conduite, couleur beige et blanc. Ils peuvent transporter 70 voyageurs à la vitesse maximum de 65 km/h.

Ces autorails établissent une liaison rapide entre Grenoble et Nice (par transit à Digne). Citons pour mémoire que le réseau varois possédait depuis une dizaine d'années des autorails très confortables, couleur bleu canard du type en service sur les Chemins de Fer du Morbihan (machine à deux éléments l'un à moteur diesel et à compartiments pour voyageurs, l'autre sous



Locomotive 230 T " Cail " des C.F. du Sud-France.
4-6-0 tank locomotive - Cail of the Sud-France.
2'C - Tenderlokomotive Cail der Eisenbahnen von Süd-Frankreich.

forme de remorque, réunis entre eux par un soufflet).

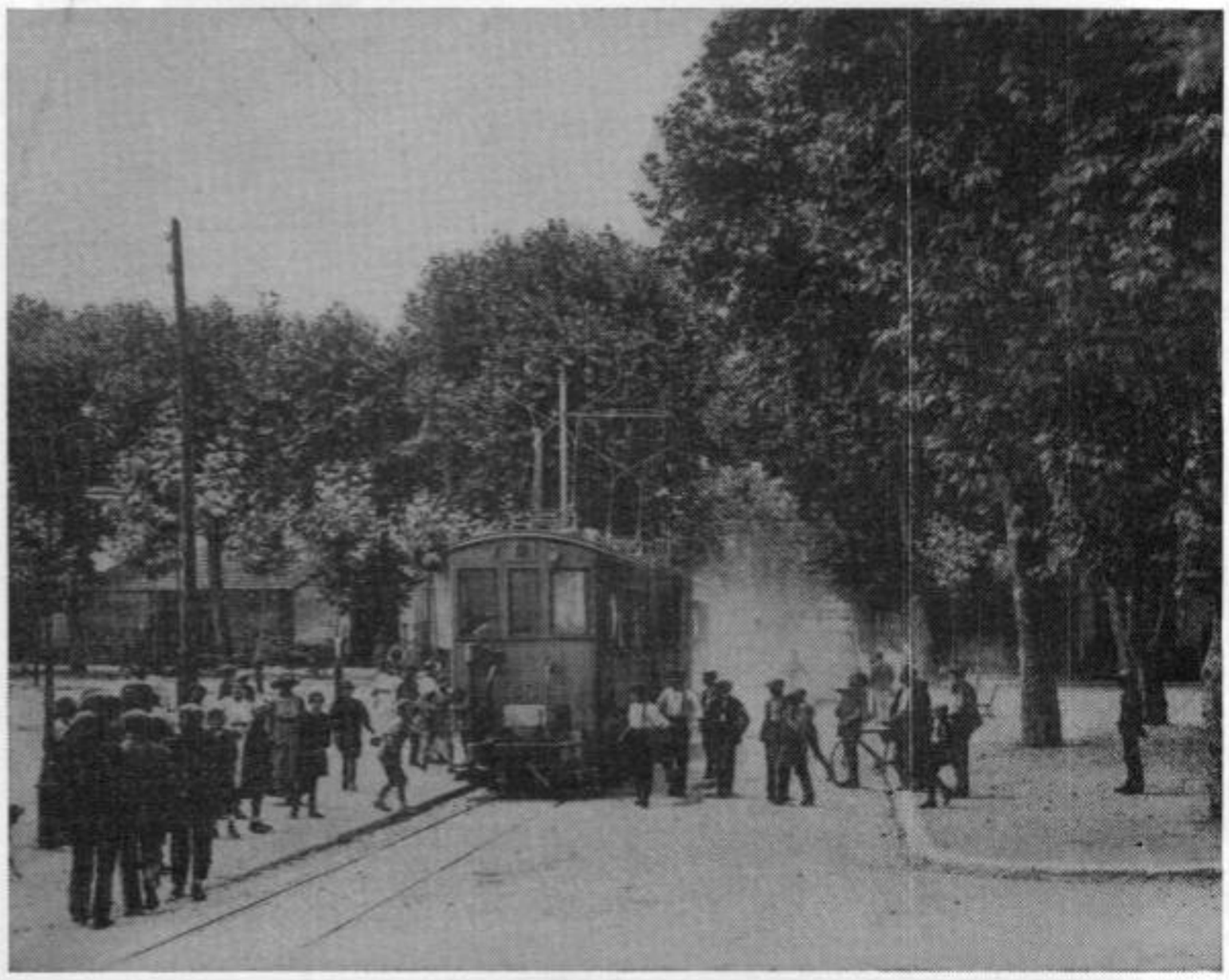
Les motrices, actuellement rachetées par l'Espagne à Santander (voir « La Vie du Rail » de juillet 1962), pouvaient remorquer aussi bien des rames marchandises que voyageurs.

VOITURES A VOYAGEURS

Les anciennes voitures étaient à deux essieux. Depuis longtemps elles sont à bogies, d'un poids de 14 t à vide, du type chemin de fer économique. La compagnie porte tous ses efforts à la modernisation de ce qu'il lui reste de son réseau. Problème complexe, car il s'agit de réunir un plus grand confort et un maximum de vitesse. Travail méritoire, étant donné l'avenir incertain devant lequel la compagnie se trouve placée. Plusieurs voitures entièrement métalliques, carcasses

(Voir suite p. 267).

Ci-dessous : ancien tronçon électrifié du Sud-France : ligne de VENCE à CAGNES S/MER.
Below : Old electrified track of the Sud-France : (Vence-Cagnes Ligne).
Unten : alter elektrifizierter Streckenabschnitt der Eisenbahnen von Süd-Frankreich.



Construisons un **P. N.** moderne à demi-barrières

PAR F. JEAN ET L. LARGERON

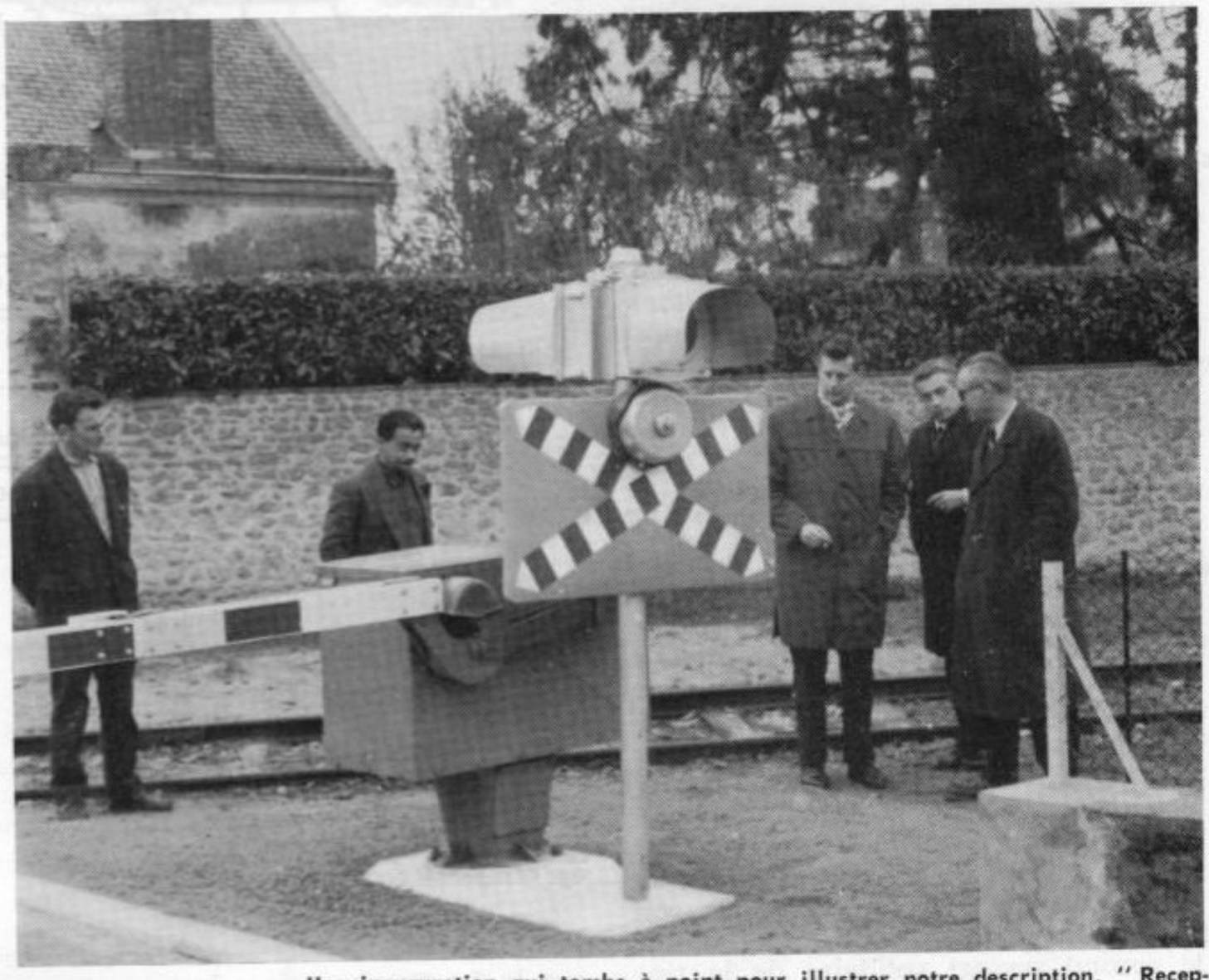
Wir bauen einen modernen Bahnübergang mit Halbschranken.

Building a modern Level crossing fitted with half-gates

La Commande électromagnétique

En nos précédents chapitres, nous avons donné toutes précisions utiles pour la construction et la décoration des demi-barrières de notre passage à niveau. Reste donc à assurer la commande automatique de ces barrières, commande pour laquelle nous avions annoncé un système inédit et particulièrement simple.

La simplicité de commande est en effet incontestable puisque le ou les trains, à leur approche du P.N., devront provoquer simplement le collage ou le décollage d'un électro contrôlant « directement » le mouvement des barrières. Donc pas de contact particulier de fin de course ni d'inverseur à prévoir, comme il est d'usage avec une commande par moteur. Bien sûr, le « directement » est péjoratif, car alors les barrières tomberaient comme un couperet de guillotine et le système serait d'une vulgaire banalité. Or ce n'est pas le cas, du moins nous l'espérons. Notre électro, donc, lorsqu'il est excité, se contente de comprimer un ressort dont l'extrémité s'appuie sur une fourchette transmettant le mouvement aux barrières. Un frein à air assure ensuite la décompression lente du ressort. C'est tout le secret du système. Pour le mouvement inverse, un second ressort, qui assure également le rappel du noyau de l'électro, agit de même façon, contrôlé dans sa détente

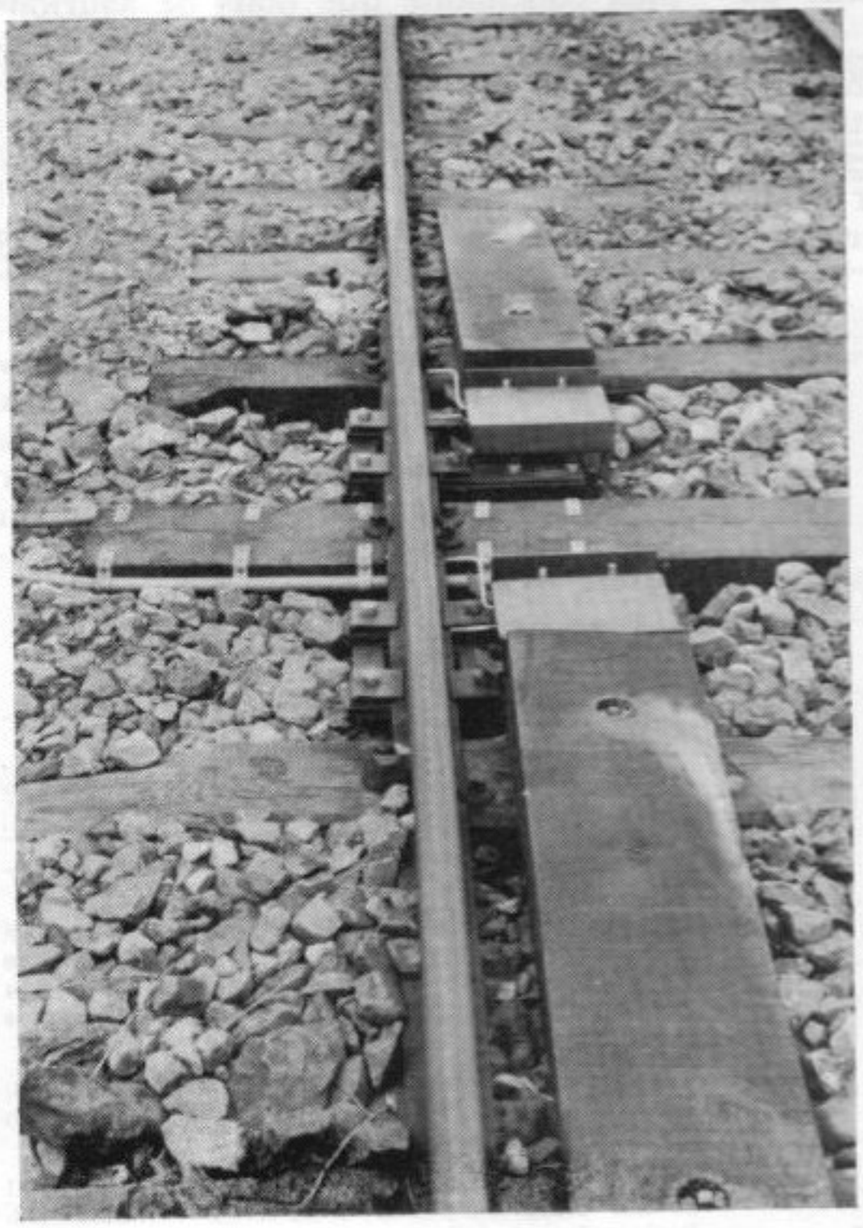


Une inauguration qui tombe à point pour illustrer notre description. " Reception " d'une installation de PN à demi-barrières légères Mors, a moteur bas, sur le réseau d'intérêt local de Mamers-St-Calais dans la Sarthe.

Reception of a half-gate level crossing on the Mamers-St-Calais light railway.

Ubergabe der neuen Halbschranken für einen Bahnübergang der Lokalbahn Mamers - St-Calais (Sarthe).

(Clichés J. Bréau).



Ci-contre, cliché montrant de façon précise la disposition des pédales de commandes du PN sur la voie.

Photograph showing the control clutches situated along the track.

Links : Die Aufnahme zeigt, wie die Schienenkontakte für die Betätigung der Schranken angebracht sind.

Schéma du mécanisme

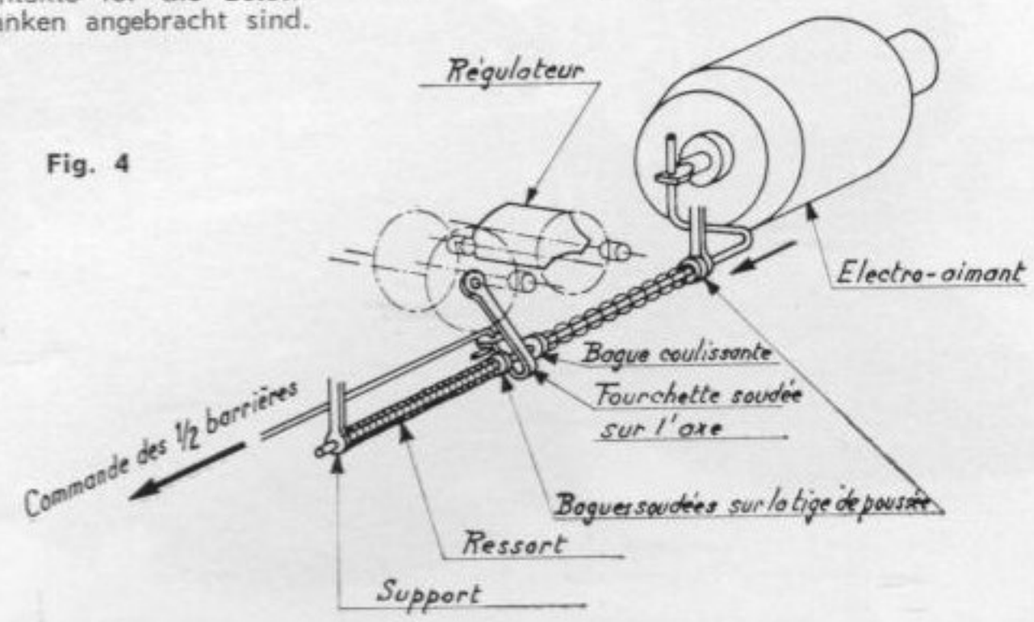


Fig. 4

par le même frein à air.

Mais le mécanisme est, pour sa part, terriblement compliqué à réaliser, penseront certains en voyant nos schémas.

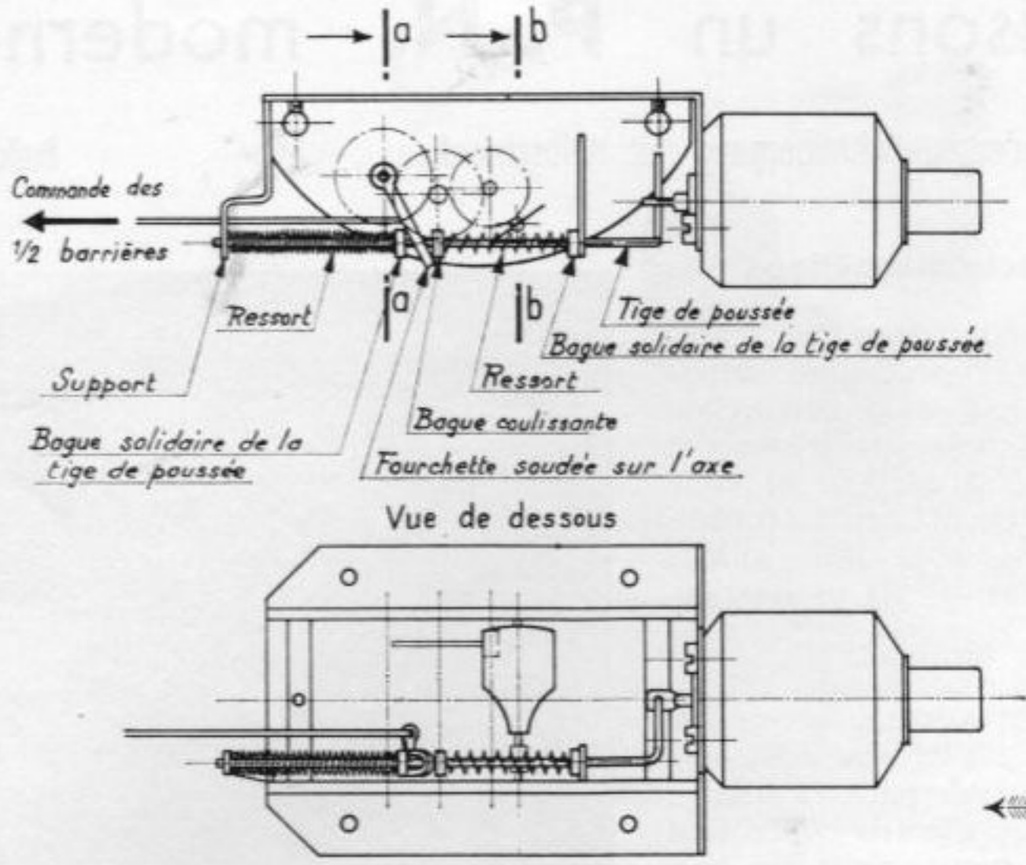
A ceux-là nous répondrons qu'il n'en est rien, car la partie principale de ce mécanisme, nous l'avons tout simplement empruntée au mouvement d'une pendule désaffectée. On distingue d'ailleurs très bien sur notre cliché la forme particulière des flasques qui ne sont qu'une section des platines rondes d'origine.

Pour la transformation de la pendule (on ne conservera que le système de régulation du mouvement de sonnerie, c'est-à-dire le frein à air et ses pignons de « surmultiplication ») et l'agencement du système de commande : fourchette et tige de poussée, une heure de travail est largement suffisante !

L'électro de commande provient pour sa part de récupération ou « surplus »*.

Les figures **5 et 6** montrent la disposition des différents éléments. Le fonctionnement de l'ensemble est facile à comprendre (voir schéma 4) : lorsque l'électro est excité, la tige de poussée solidaire du noyau plongeur se déplace brutalement en avant, comprimant le ressort de rappel qui s'appuie contre le support avant. La fourchette de commande des barrières, calée sur l'axe du premier pignon de surmultiplication du régulateur, ne peut en raison de son inertie suivre le mouvement et oblige le second ressort solidaire de la tige de poussée, à se comprimer. Le régulateur, ou frein à air, entre alors en jeu, sollicité par la pression du ressort

(*) La maison Radio-Relais, rue Crozatier à Paris, possède un stock extraordinaire de ce genre d'accessoires.



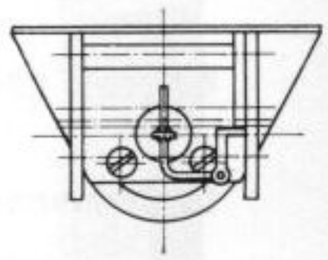


Fig. 5

L'électro de commande est un solénoïde simple à noyau plongeur et à carcasse blindée.

Lorsque l'électro est sous tension, le noyau est avalé dans le sens de la flèche.

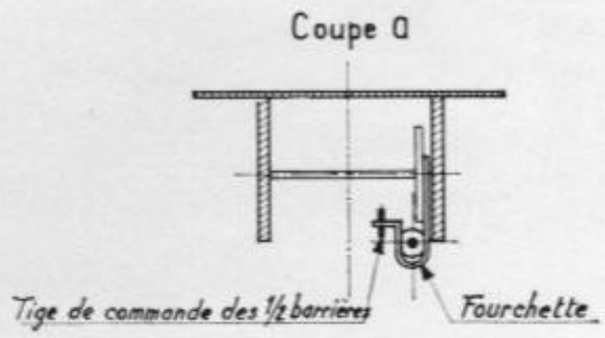


Fig. 6

sur la fourchette : le mouvement ascendant des barrières s'effectue au ralenti.

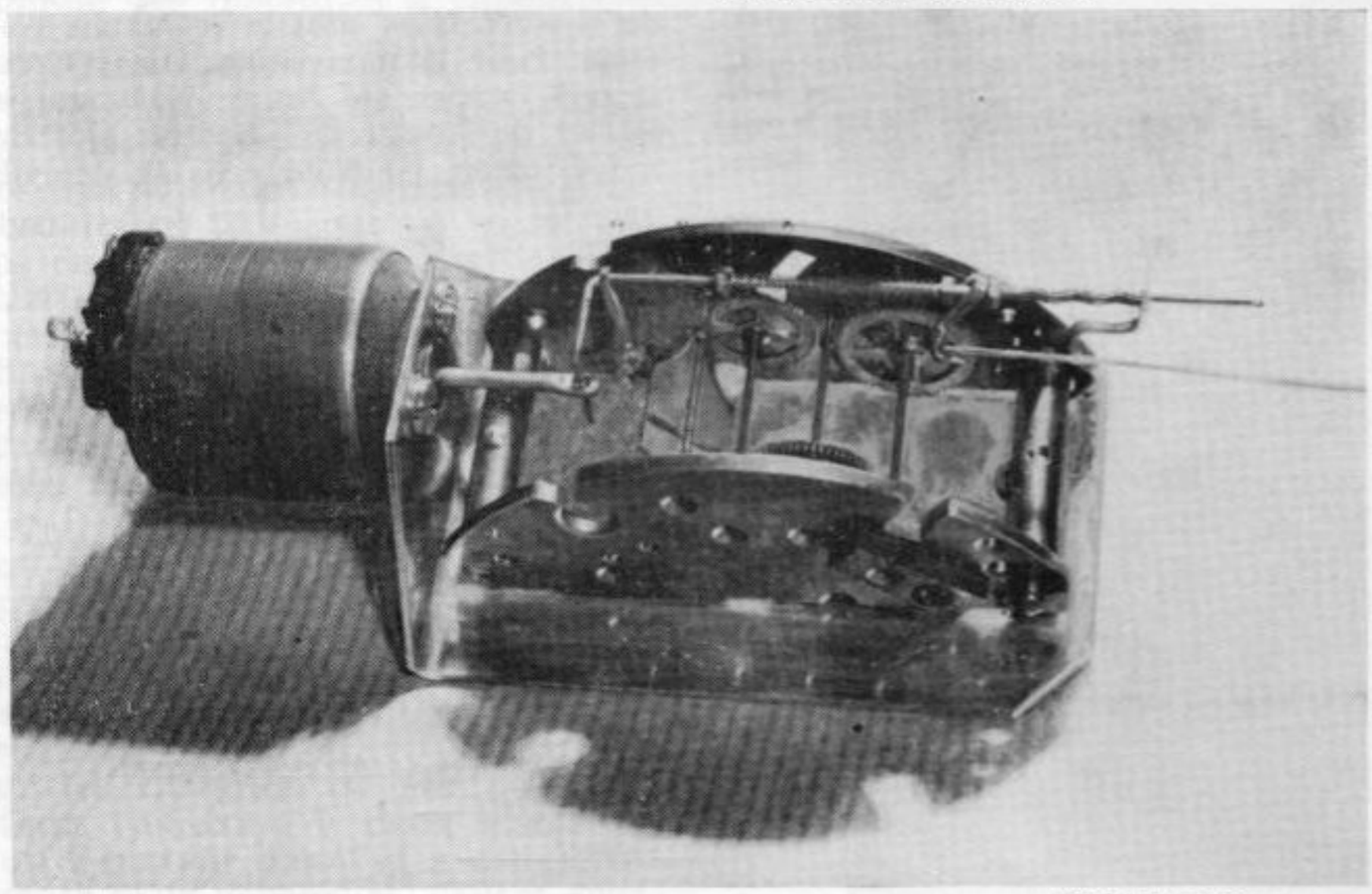
Lors du relâchement de l'électro, c'est tout l'ensemble : noyau, tige de poussée, fourchette et barrières, qui, par le jeu inverse du régulateur et du ressort de rappel, reviendra, au ralenti, en position de repos.

Mais l'expérience est certainement plus concluante que nous ne saurions le prouver. Aussi conseillons-nous fortement à nos lecteurs quelque peu familiarisés avec la petite mécanique, de visiter leur grenier ou leur horloger attitré, afin de dénicher un mouvement hors d'usage qui retrouvera ici une application imprévue des maîtres horlogers de l'époque !

La liaison par bielle du « **moteur** » (fixé sous le plateau du réseau) aux barrières ne pose pas de problème, la planche 1 de notre n° 228 montrait par ailleurs le système de transmission du mouvement entre les deux demi-barrières.

Le cablage électrique

Sur le plan électrique, aucune difficulté pour les réseaux en trois rails, sur lesquels l'électro de commande peut être contrôlé par un relais unique alimenté par circuit de voie. Un con-



Cliché Loco-Revue.

Ci-contre : réalisé avec les pièces d'une pendule hors d'usage, le mouvement de la commande électro-magnétique de notre PN a été monté très rapidement et son fonctionnement est des plus concluant.

Opposite : Realised with an old clock parts, the mounting of te control mechanism has been very fast and it's working a success.

Der Antrieb unserer Bahnschranken besteht in der Hauptsache aus alten Uhrwerksteilen und funktioniert tadellos.

densateur aux bornes du relais empêchera son battement en cas de mauvais contacts (voir planche 7).

Pour les réseaux en deux files de rails, le plus simple est de disposer des pédales de contact qui, à l'instar du système réel, contrôleront un relais « d'annonce » pour chaque direction. La première pédale provoque l'autocollage du relais et la seconde son décollage.

Les bilames qui contrôlent le clignotement des feux peuvent être montés de deux façons selon leurs caractéristiques propres, aussi avons-nous indiqué les deux possibilités. L'idéal serait de prévoir un contacteur intermittent rotatif, tel que le « Faller » ou autre, qui donne une fréquence d'éclat beaucoup plus rapide qu'un bilame ne peut le faire, ce qui est plus spectaculaire et réaliste en raison de la réduction du temps à l'échelle.

Notre figure 8 enfin, montre la vue ** en élévation d'un P.N. sur ligne électrifiée, muni d'une signalisation particulière, obligatoire lorsque la caténaire est à une hauteur inférieure à 6 m.

FIN

(**) Notons qu'un nouveau plan des Editions *Loco-Revue*, n° 4004, montre toutes les dispositions et implantations particulières d'un P.N. à demi barrières. Franco 1,50 F.

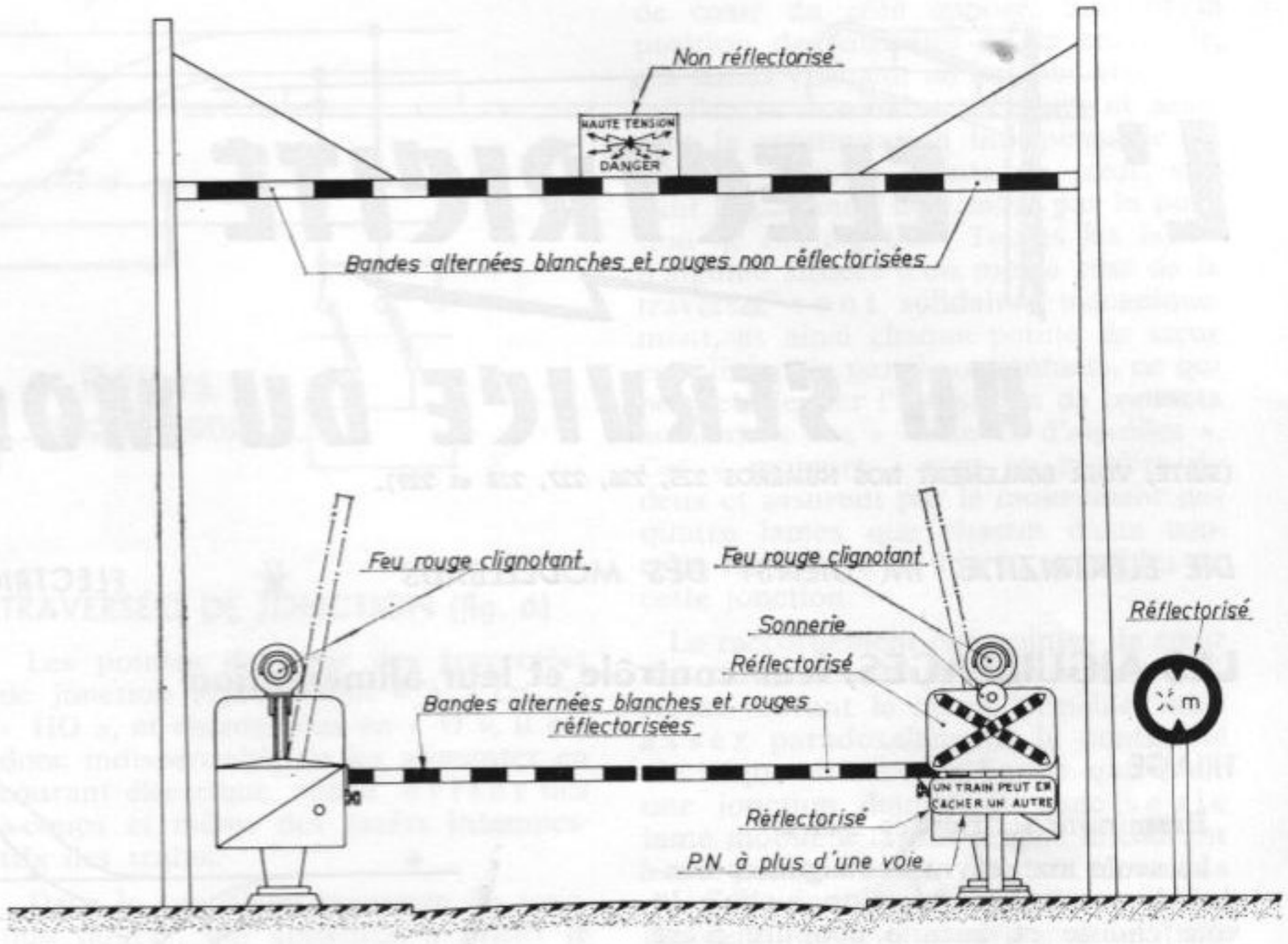
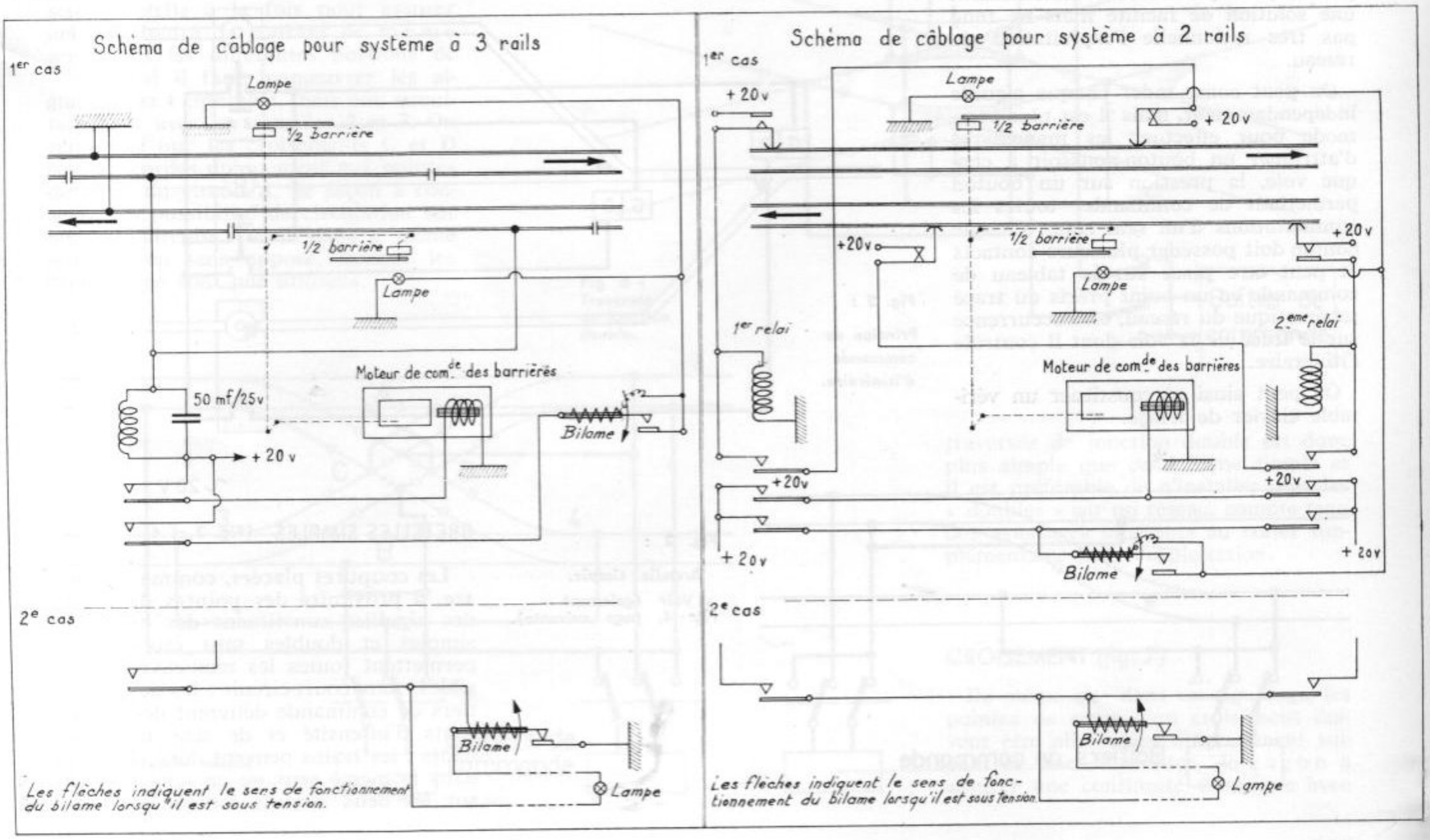


Fig. 8

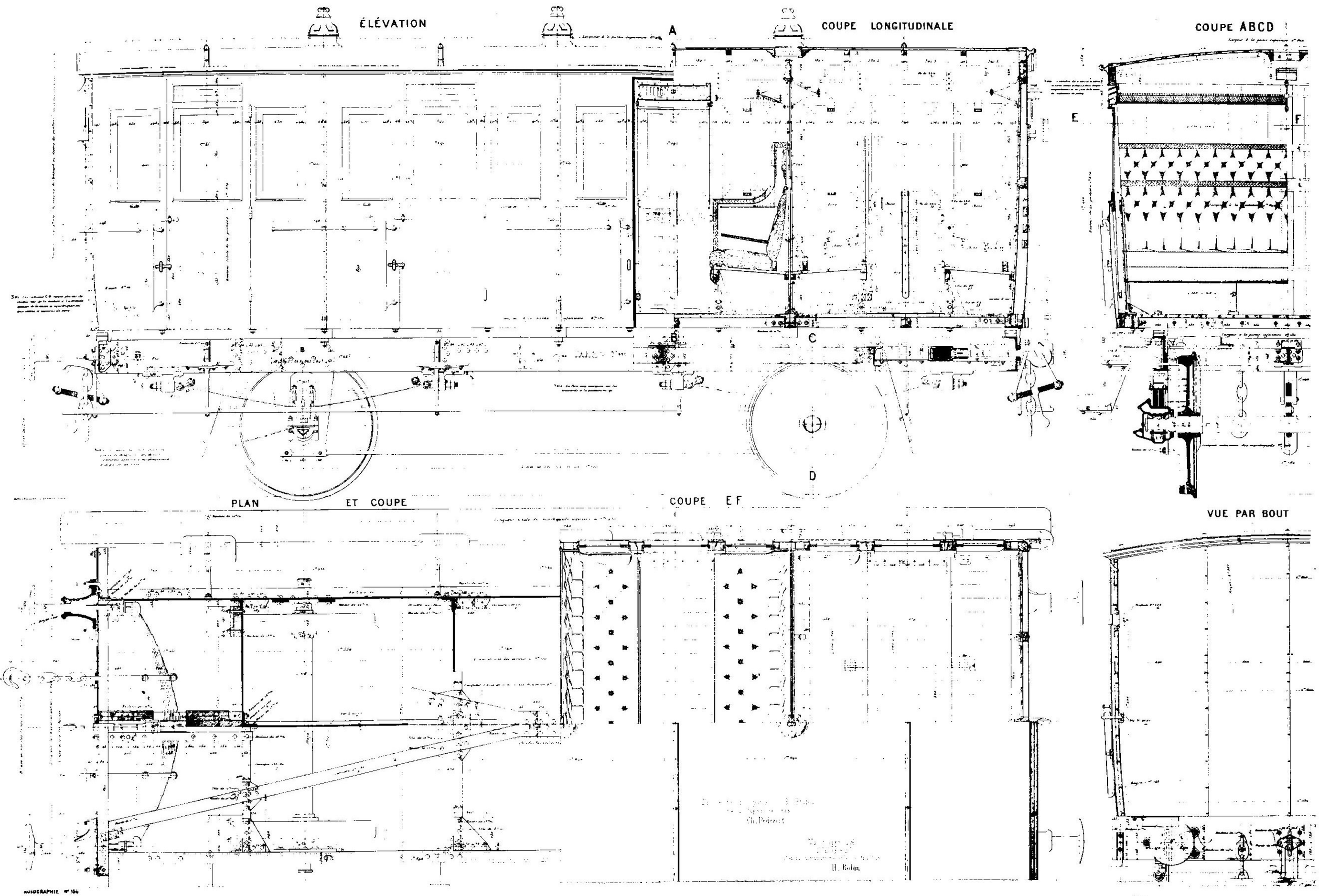
PLANCHE 7



DOCUMENTAIRE : Composition d'une rame ancienne 1873/1920

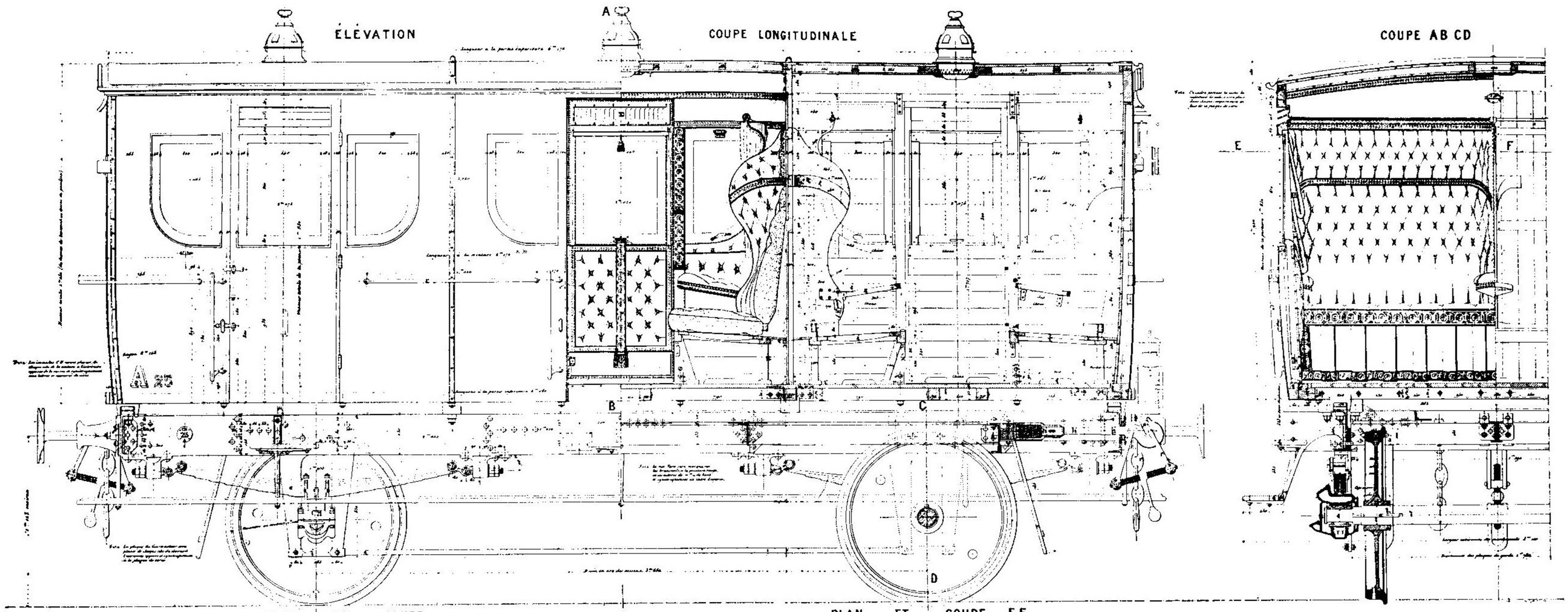
Dessin à l'échelle du 1/43e

(SUITE, VOIR ÉGALEMENT NOS NUMÉROS 228 et 229).



Voiture de 2eme classe B 37 de l'ex-réseau des C.F. des Charentes, à 4 compartiments, devenue B 1237, puis B_4 5005 ETAT, (Constructeur David & Cie 1875).
CARACTÉRISTIQUES : Longueur bas de caisse 6780, Longueur haut de caisse 6870, Longueur marchepied 7230 (autres dimensions standards, identiques à celles données pour les premières voitures pages 211 de notre numéro précédent).

DOCUMENTAIRE : (SUITE)

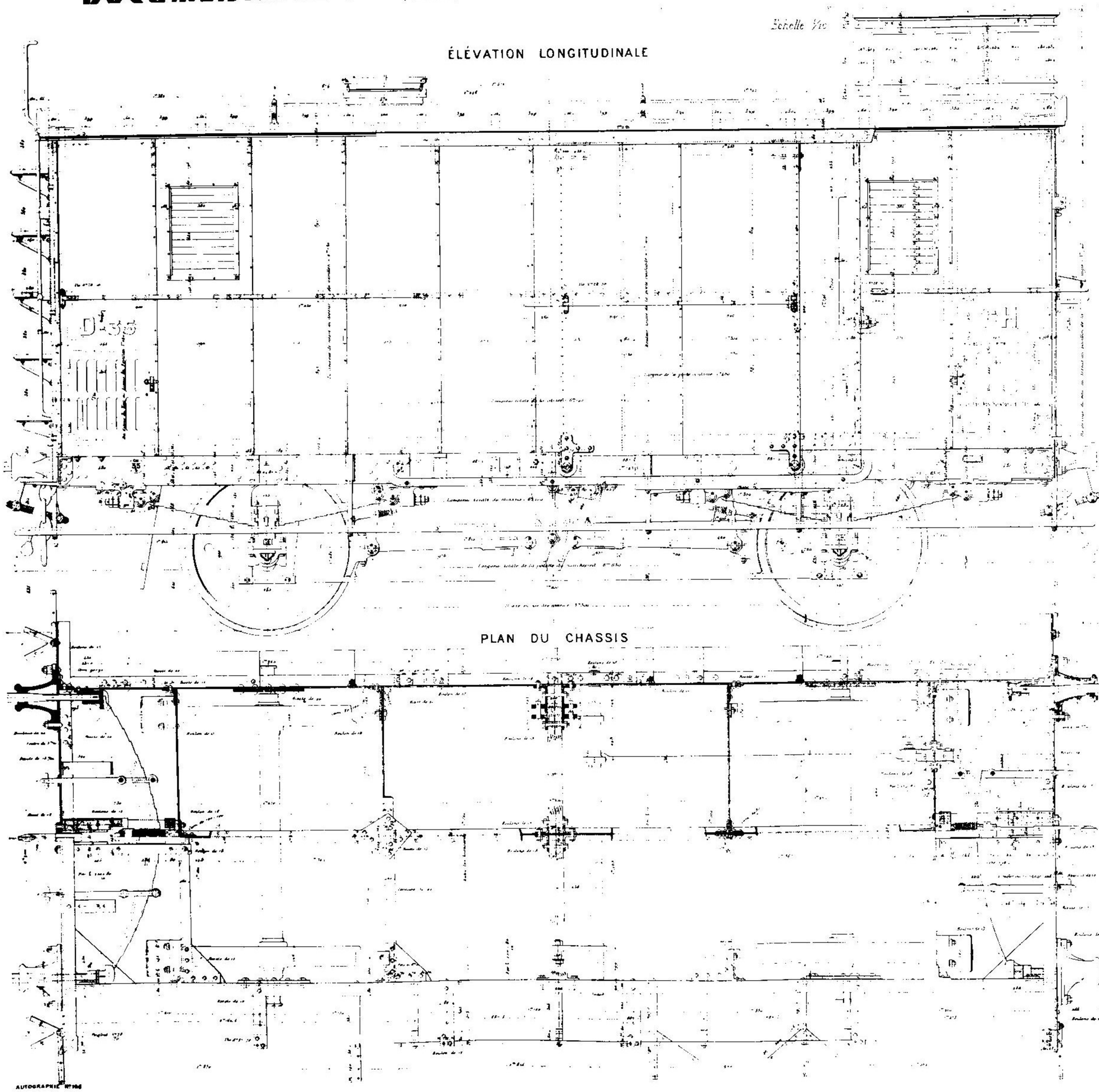


Voiture de 1ere classe A 25 de l'ex-réseau des C.F. des Charentes, à 3 compartiments, série 25 à 30 devenue ETAT A_3 501 à 505 (Constructeur Buire 1871).

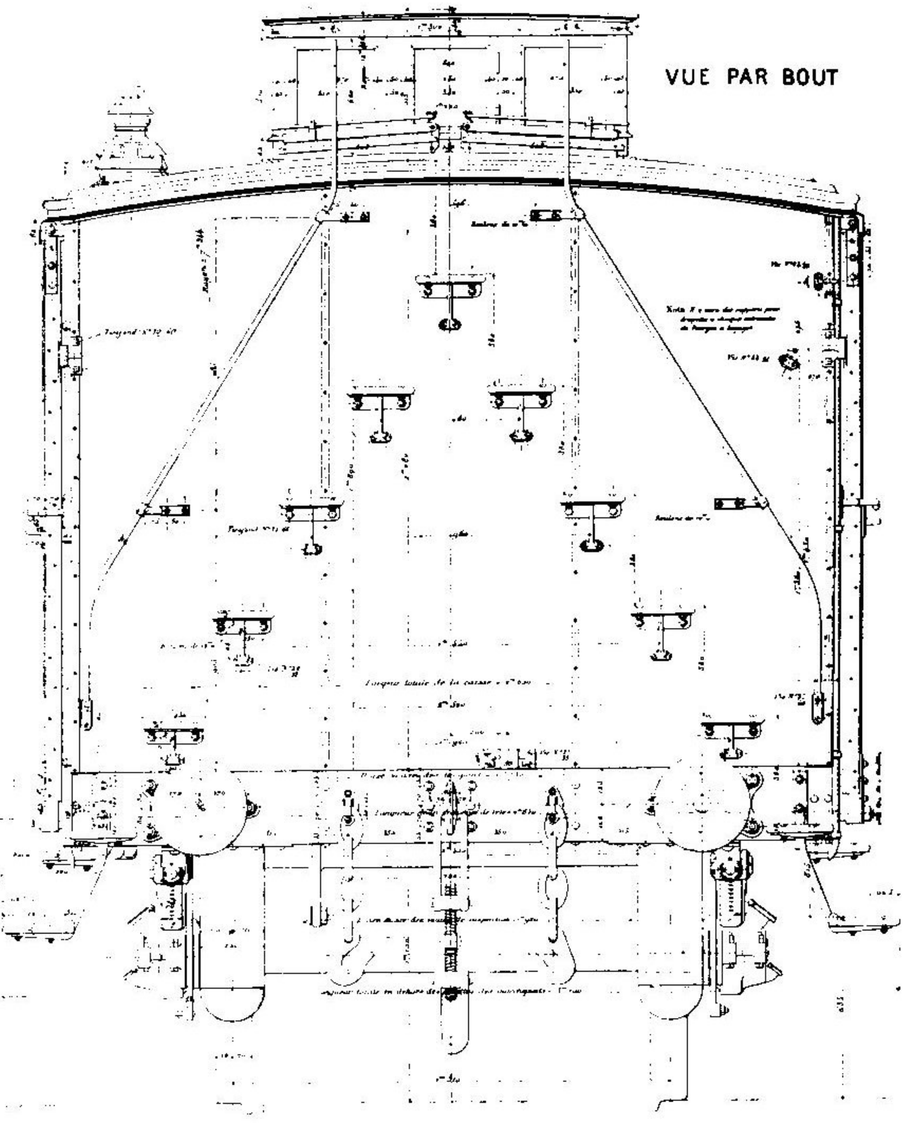
CARACTÉRISTIQUES : L. bas de caisse 6170, L. marchepied 6530, Entr'axes des essieux 3650 (autres dimensions standards).

DOCUMENTAIRE : (SUITE)

ÉLÉVATION LONGITUDINALE

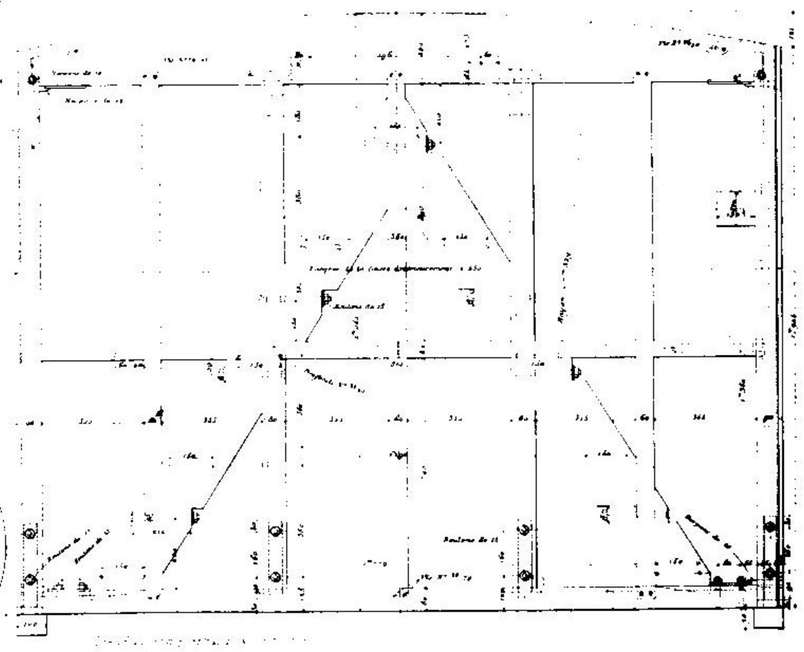


VUE PAR BOUT



PLAN DU CHASSIS

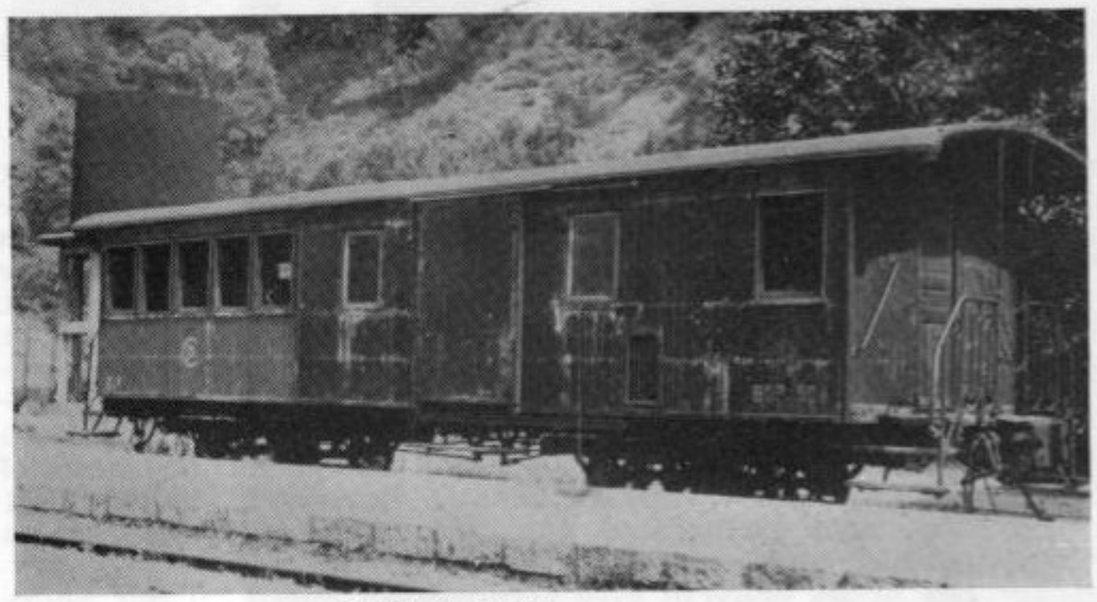
CARCASSE DU DOSSIER



Fourgon à bagages, avec frein Stilmant, Df 35, de l'ex-réseau des CF des Charentes, série 35 à 40, devenu Dfp 3735 à 3740 (ex Df) puis ETAT PD 28 992 à 28 997 (Transformé par les ateliers de la Cie en 1914).

CARACTÉRISTIQUES : Longueur totale de la caisse 6140 - largeur totale de caisse 2650 - Longueur marchepied 6630. - Entr'axes des essieux 3500. - Hauteur du dessus du rail au-dessus des longerons 1080. - Hauteur du dessus des longerons au haut de caisse 2150. - (Autres dimensions standards).

REGARDS SUR LES CHEMINS DE FER DE PROVENCE (suite de la page 248)



Cliché M. PICA

Ancienne voiture mixte BDP 504 à 24 places assises à bogies et plateformes extrèmes des CF de Provence.

Old mixed car of the Provence Rly with bogies and end platforms, numbered BPD 504, allows 24 sitting passengers.

BDP 504, alter Packwagen mit Personenabteil (24 Sitzpl.) der Eisenbahnen der Provence. Der Wagen hat Drehgestelle und Endplattformen.

en tubes soudés, construites à Nice, ont été prévues pour être attelées aux nouveaux tracteurs diesels.

Les caractéristiques de ces voitures sont les suivantes :

Poids : 14 t à vide, 17 t en charge.

Longueur hors tampons : 9,100 m.

Freins Wenger à air comprimé.

Toilettes, radiateurs pour le chauffage.

Soufflets de communication entre les voitures.

Portes à fermeture comme dans les cars.

Le type de ces voitures d'une ligne harmonieuse autant qu'hardie, rappelle quelque peu les rames électriques S.N.C.F. (ancien réseau Etat) de la gare Saint-Lazare ou celles de la ligne de Sceaux.

WAGONS A MARCHANDISES

Tous les wagons sont de type classique, la plupart à bogies. De grands fourgons de 14 t et d'autres mixtes complètent les rames voyageurs.

Cet article est malheureusement un peu bref et sans grande précision, mais ce sera un témoignage de plus pour nos bons serviteurs : les chemins de fer.

Nous remercions ici les dirigeants ainsi que tous les cheminots des Chemins de Fer de Provence pour l'accueil cordial qu'ils nous ont réservé, et les assurons de notre parfaite compréhension et sympathie pour le beau travail qu'ils accomplissent chaque jour.

A TRAVERS LES CLUBS

UN NOUVEAU CLUB, A MONTHEY.

MONTHEY (Valais) Suisse. - Nous avons le plaisir d'annoncer la formation d'un nouveau Club de Modélisme Ferroviaire à Monthey. Le nom de ce Club est " RAIL-CLUB-TONKIN ".

Président : Mr A. MARCLAY, Avenue de l'Industrie 47 b, Monthey - Valais (Suisse).

Secrétaire : Mr. X. Martenet, 15 Quai de la Vièze, Monthey - Valais (Suisse).

Les dates de réunion seront fixées prochainement ainsi que l'adresse du local ou elles auront lieu.

Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétaire, Mr X. Martenet.

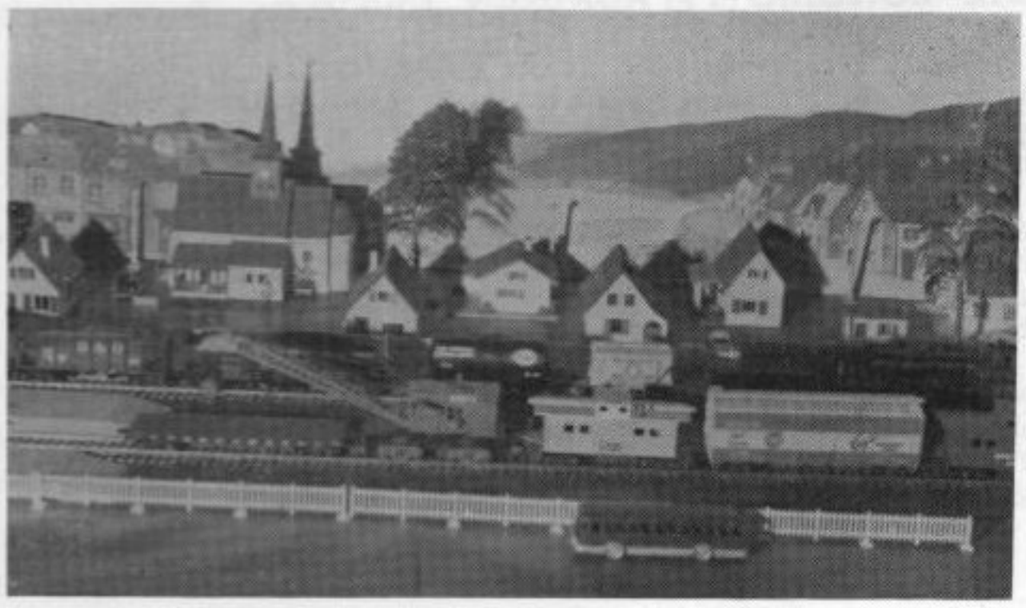
Toutes nos félicitations et meilleurs vœux à ce nouveau Club.

★

L'EXPOSITION DU CLUB MODELISTE POITEVIN.

Le C.M.P., Maison des Jeunes, Promenade des Cours à POITIERS, vient d'organiser une petite exposition qui eut un succès mérité et rapporta de nouvelles adhésions au Club.

Toutes nos félicitations aux Organisateurs qui surent tirer parti au mieux de leurs possibilités et prouvèrent une fois de plus le dynamisme de leur section. Que l'exemple soit suivi...



A L'EXPOSITION DU CLUB MODÉLISTE POITEVIN

Cette exposition réunissait toute la gamme modéliste, allant de l'automobile au chemin de fer, en passant par le bâtiment, la marine et l'aviation, à laquelle une large part était réservé du fait de sa prédominance sur les jeunes. Près de 200 maquettes avaient été réunies là, attirant la curiosité des enfants comme des grandes personnes.

La section ferroviaire était donc présente avec un réseau à l'échelle HO réalisé par trois membres du C.M.P. : Mr Guy TASSIER pour le décor, MM. Jacques GUELORGUET et André CHAMPAGNE pour le matériel roulant.

Cet ensemble comprenait 39 Wagons voyageurs et marchandises et quatre locomotives, représentant les marques : JOUEF, HORNBY, LIMA, AIRFIX, ATHEARN et PECO.

Le paysage était constitué par des bâtiments des marques : A. PORTE, JOUEF, AIRFIX, JEP, HACHETTE, WIAD et FALLER. Les arbres provenaient de chez TREE et le décor de LOCO-REVUE.

Les voitures et les cars étaient de chez JOUEF, les camions de chez CLE, les lampadaires et pompes à essence de chez LEGO, les barrières de chez JOUEF et les marchandises pour quais de chez HORNBY.

BABY-TRAINS fournissait la voie et FLEISCHMANN ainsi que V.B. les butoirs.

La caténaire était factice, représentée seulement par les supports JOUEF, c'est la caténaire BABY - TRAINS qui équipera le réseau monté dans la nouvelle Maison des Jeunes.

HORNBY fournissait les cabines d'aiguillages, le passage de voies et les quais couverts. Deux kiosques à journaux de chez AIRFIX agrémentaient ces derniers, animés par des personnages JOUEF repeints.

Le seul anachronisme résidait dans la présence d'une rame américaine conduite par une BURLINGTON VALLEY qui trônait au beau milieu de wagons Français.

Il faut dire que le but des organisateurs était principalement de montrer un échantillonnage des productions ferroviaires miniatures, qu'un décor simple mais suggestif permit de mettre en valeur.

NOTE IMPORTANTE. — Nous prions instamment MM. les Présidents et Secrétaires de Clubs ou d'Associations de bien vouloir nous faire parvenir, s'il y a lieu, le texte des modifications apportées à leur communiqué et aux nouveaux Clubs : l'adresse du siège, les jours et heures de réunions, etc... afin que nous puissions publier une liste aussi complète que possible dans notre numéro de Décembre.